

DAMPFLOKOMOTIVE I.20 SCHNITTLOK





TYP	Schnellzug-Dampflokomotive
BAUART	2'B-n2
BAHNVERWALTUNG	k. k. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn ab 1884 k. k. österreichische Staatsbahnen
ERBAUER	Floridsdorfer Lokomotivfabrik
BAUJAHR	1883
LÄNGE	8,7 m
GEWICHT	35,3 t (ungeschnitten)



Schnellzuglokomotive

KRB AR 254, k.k.St.B. I.20

¹ Rudolf Sanzin, »Die Personenzug-Lokomotiven der österreichischen Südbahn-Gesellschaft«, Die Lokomotive, Wien 1904, S. 139

² Richard Baecker: »Über Antriebe und Bauarten elektrischer Lokomotiven«, Glasers Annalen, Berlin 1920, S. 107

Vorgeschichte

Der Bau von Eisenbahnen wurde von den ersten Tagen an von Privatfinanziers und Visionären getragen. Es war daher ein vorrangiges Ziel dieser Unternehmungen, eine gute Rendite zu erzielen. Zu Beginn der 1880er Jahre war das Hauptstreckennetz in Österreich weitgehend fertiggestellt. Fehlende Querverbindungen waren nicht lukrativ genug, um ebenfalls seitens Privater errichtet zu werden. Außerdem war die Eisenbahn zu einem wichtigen wirtschaftlichen und militärischen Faktor geworden, den der Staat selbst kontrollieren wollte.

Am 1. August 1884 wurden die k. k. österreichischen Staatsbahnen (k. k. St. B.) aus der Taufe gehoben, die bis zum Ende der Monarchie die meisten Privatbahnen übernahmen. Neben den Bahnstrecken wurden vom Staat auch die Fahrzeuge übernommen. So wurden viele unterschiedliche Lokomotivbauformen zusammen geführt, die der besseren Übersicht halber in einem neuen Nummernschema erfasst wurden.

Das Besondere der Konstruktion

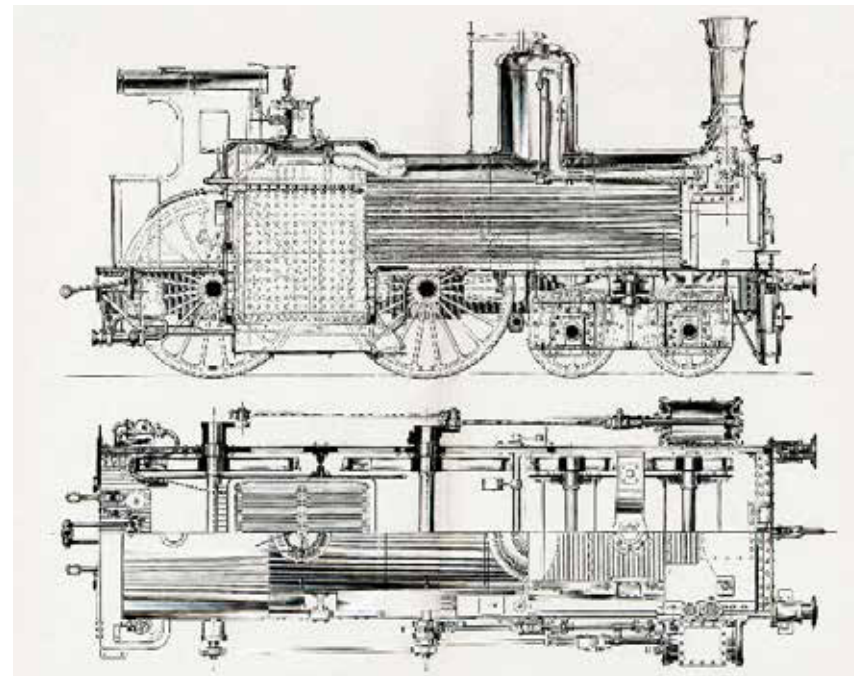
Nach Plänen der Südbahn entstanden im Jahr 1873, in der Lokomotivfabrik Günter Sigl in Wiener Neustadt, zwei Schnellzug-Lokomotiven. Eine davon – mit dem Namen »Rittinger« – war ein Schaustück der Wiener Weltausstellung des gleichen Jahres und fand reges Interesse in der Fachpresse. Sie war eine der vollkommensten Schnellzug-Lokomotive der Zeit.¹ Die Lokomotive hatte einen Außenrahmen, ein zweiachsiges, vorlaufendes Deichselgestell und zwei angetriebene Achsen (Achsfolge 2'B), wobei die Kuppelachse hinter der Feuerbüchse angeordnet war. Von der niedrigen Kessellage erwartete man sich einen ruhigen Lauf, ein Irrtum, der erst um 1900, in der Ära von Karl Gölsdorf, aufgeklärt wurde.² Für drei Jahrzehnte sollte diese Bauform die typische Form der Schnellzug-Lokomotive in Österreich bleiben.



Der Lebenslauf der »Schnittlok«

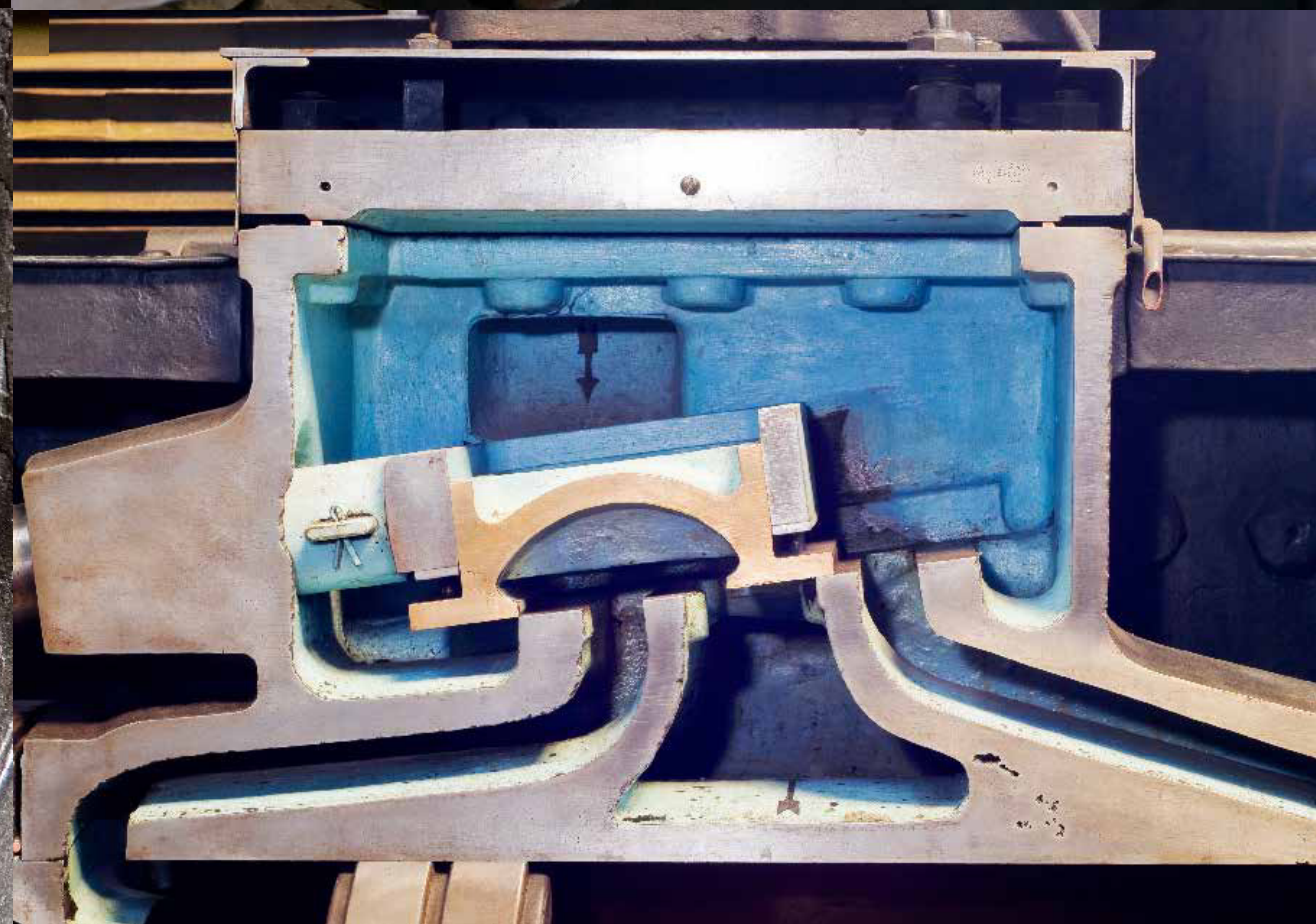
Die »Schnittlok« wurde im Jahr 1883 nach dem Vorbild der »Rittinger« von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf mit der Nummer AR 254 für die Kronprinz-Rudolf-Bahn gebaut und bei den k. k. St. B. der Baureihe 1 zugeordnet. Sie hatte ein Drehgestell mit langem Achsstand, das an Stangen gezogen wurde. Dieser Vorschlag zur Verbesserung der Rittingertypen basierte auf einer Idee von Franz Kamper.

Die Lokomotive behielt die Reihenbezeichnung bis sie im Jahr 1926 außer Dienst gestellt und von den Lehrlingen der Werkstätte Linz der Österreichischen Bundesbahnen im gleichen Jahr für das Eisenbahnmuseum aufgeschnitten wurde. Sie konnte mit einem Elektromotor in Bewegung gesetzt werden, um die Funktionsweise einer Dampflokomotive zu verdeutlichen.



Oben: Werksaufnahme der Lokomotive AR57 der Kronprinz-Rudolf-Bahn

Unten: Typenzeichnung der »Rittinger«





»ICH BIN MIT DER SCHNITTLOK GROSS GEWORDEN,
AN JEDEM 24. DEZEMBER.«

Thomas Winkler, Technisches Museum Wien



SANDSTREUZUG
UM DAS RÄDERGLEITEN BEI
FEUCHTEN SCHIENEN ZU VER-
HINDERN.



Aufgeschnitten – und sie bewegt sich doch!

1 Arbeitsausschuß für die Errichtung des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien: Das Technische Museum für Industrie und Gewerbe in Wien, Wien 1908, S. 67

2 Ebd., S. 129

Die Dampflokomotivenserie AR der Kronprinz-Rudolf-Bahn wurde in großer Stückzahl gebaut und auf vielen Strecken eingesetzt. Als eine von vielen gleichartigen Lokomotiven wurde die AR 254 im Jahr 1926 für die museale Vermittlung ihrer Funktionsweise aufgeschnitten. Sie zierte jahrzehntelang als beliebtes Vorführobjekt die Schausammlung des Technischen Museums Wien.

Nach rund fünfzehn Jahren kommt sie nun in die Schausammlung zurück und soll den Besuchern wieder als didaktisches Objekt die Funktionsweise einer Dampflokomotive verdeutlichen. Früher war sie eine von vielen Lokomotiven, inzwischen ist sie eine Rarität.

Die Aufgabe des Technischen Museums, technische Entwicklungen zu erforschen und zu vermitteln, hatte in den 1920er Jahren einen volksbildenden Anspruch. Im ersten Konzept des Technischen Museums hatte die Inbetriebnahme von Objekten einen hohen Stellenwert: »Heute verlangt man von einem Technischen Museum (...), dass es dem Besucher – sei er ein Fachmann oder Laie – in jeder denkbaren Weise erleichtert werde, die Konstruktion und die Wirksamkeit, sowie den Effekt der letzteren zu erfassen und sich eine Erkenntnis des Wesens der Objekte dauernd anzueignen. Zu diesem Behufe müssen die naturgroßen Objekte oder Modelle in Funktion gesetzt werden können, ja die Inbetriebsetzung der Maschinen, Apparate, die Anwendung der Werkzeuge und Instrumente, die Durchführung gewisser Experimente und Versuche sollen, soweit es angeht und zweckmäßig ist, dem Besucher selbst überlassen bleiben. Man nennt dies das Lebendigmachen eines Museums, im Gegensatz zur toten Vorratskammer.«¹

In den vom Organisationskomitee für die Errichtung des Museums entworfenen Leitsätzen für die Einrichtung der Schausammlung wurde neben der Inbetriebnahme ein freier Umgang mit Objekten, der den Einblick in ihr »Innenleben« ermöglicht, empfohlen.²

Doch die Vorstellungen von Didaktik haben sich seit der Entstehung des Museums geändert, natürlich auch in Bezug auf die Sicherheit der Besucher und der Objekte, und es darf der ursprüngliche Wert der Veranschaulichung relativiert werden. Zwei Fragen sind in diesem Zusammenhang zu stellen:

1. Weist das Material des Objektes mit allen seinen Einzelteilen für regelmäßige Vorführungen genügend Festigkeit und Stabilität auf?
2. Kann das ursprüngliche Ziel, den Menschen ein Objekt in seiner Funktion nahezubringen, noch erreicht werden, vor allem jetzt in der veränderten und modernisierten Schausammlung?

Die Verknüpfung einer technischen Darstellung mit einem historischen Objekt ist aus konservatorischer Sicht zu vertreten, solange dieses Objekt in seiner Originalität nicht unwiederbringlich verändert wird. Aus restauratorischer Sicht würde man heutzutage vehement gegen das Aufschneiden eines historischen Objektes auftreten.

Da die Umbauten an der »Schnittlok« aber schon 1926 erfolgten, hat die Konservierung und Erhaltung der Lokomotive in dieser Form Priorität. Trotzdem stellt sich die Frage, ob die Lokomotive als inzwischen museales Objekt – als authentische Quelle des Jahres 1926 – noch immer für regelmäßige Vorführungen geeignet ist.

Das Material ist gealtert und nicht mehr so belastbar wie zur Zeit ihrer Aufarbeitung als Museumsobjekt. Ansprüche der Restaurierung und Vermittlung haben sich gewandelt, viele verschiedene museale Interessen müssen berücksichtigt werden. Die Frage, ob ein Objekt tatsächlich in Bewegung gesetzt werden soll und die Verbindung zwischen Original und Veranschaulichung erhalten bleibt, setzt folgende Gedanken voraus: Diese Musealisierung kann je nach Motivation und Interessen entweder bejaht oder verneint werden. Getragen von einer Geschichtsmüdigkeit, würden manche auf die Vorführung verzichten, das Objekt schonen und lieber auf eine neue Medienpräsentation umsteigen, sie einfach als historisches Schnittmodell still und leise stehen lassen. Andere wiederum würden sie als Schnitt- und Vorführobjekt mit viel Lärm, als eine lebendige nostalgische Erinnerung, die eine schöne, heile Welt zurückruft, »weiterfahren« lassen.

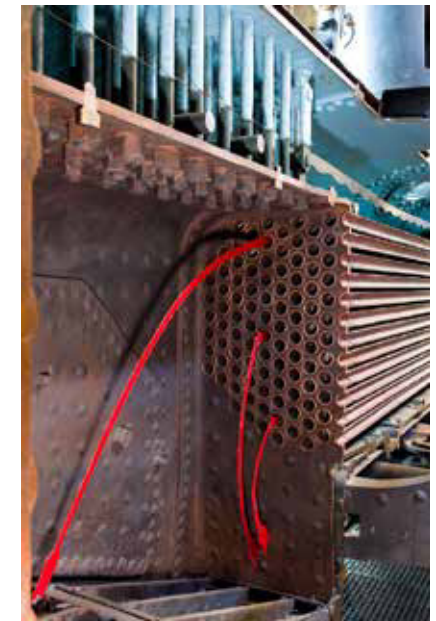
Stellen wir uns vor, wir erwecken eine Waschmaschine aus der gleichen Zeit »zum Leben« und führen sie den Besuchern vor. Die Vorstellung einer Vorführung am Original erscheint in diesem Fall äußerst langweilig, mittels einer neuen Medienpräsentation könnte die Funktionsweise hingegen auf einen Blick erfasst werden.

Die Schnittlokomotive jedoch ist eine Zeugin aus der Zeit der Dampfeisenbahn. Sie veranschaulicht uns einen Teil der Technik und der Funktionsweise der Dampflokomotiven, steht zwar immer an einem Ort, bewegt aber trotzdem die Räder, zeigt uns, wie der Dampf durch die Rohre »strömt«. Dabei kann sie das gar nicht mehr, sie kann und wird nie mehr auf einer Strecke fahren.

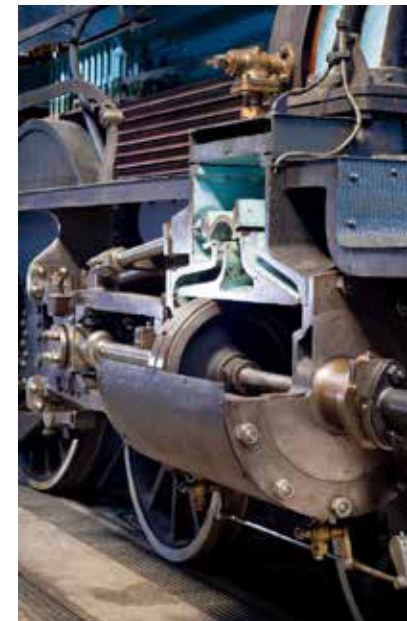


Trotzdem bleiben die Besucher stehen – im Gegensatz zur historischen Waschmaschine. Derartige Vorführungen im Museum bekommen oft eine Bedeutung, die die Wirklichkeit stark verzerrt. Es geht nicht um den historischen Kontext Eisenbahn, sondern ausschließlich um die Reduktion auf die Funktion. Bei einer Vorführung der »Schnittlok« verspüren wir ein Kribbeln im Bauch, das uns glauben lässt, wir befänden uns in einer anderen Zeit: in der Kindheit, in der wir diese Lok das erste Mal in Bewegung gesehen haben, oder in einer Zeit vor unserer Geburt, die uns seit den Zeiten der Modelleisenbahn fasziniert hat.

Der Arbeits- und Zeitaufwand bei der Präsentation einer Schnittlokomotive ist intensiv. Die Vermittlung der meisten Objekte im Museum wird auf ein paar Sätze und Namensnennungen reduziert, die die Neugierde der Besucher im technischen Bereich oft nur im Überblick stillen können. Auf jeden Fall muss das Technische Museum als Lern- und Erlebnisort heute Abwechslung bieten. Unterschiedliche Impulse und Methoden des Technikverständnisses und der Technikvermittlung kommen zum Tragen. Neue und alte Präsentationsformen treffen aufeinander und sollen die komplexen Inhalte einem breiten Publikum vermitteln und »versuchen durch eine bedürfnisorientierte, aktionistische Arbeitsweise vor allem Kinder und Jugendliche, aber auch solche sozialen Schichten, die von der Teilhabe an der ‚offiziellen‘ Kultur meist ausgeschlossen bleiben, für die Auseinandersetzung mit Kultur und Geschichte zu gewinnen«.³



3 Margarete Erber-Groiß, Severin Heinisch, Hubert Chr. Ehalt, Helmut Konrad: Kult und Kultur des Ausstellens, Wien 1992, S. 12



Die Funktionsweise einer Dampflokomotive könnte man auch mit einer Grafik erklären – allerdings können diese viele Fragen nicht beantworten, etwa wie viel Kohle pro Kilometer bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h eine k. k. St. B. 1.20 verbraucht. Die Grafik bleibt anonym – die »Schnittlok« erzählt eine ganze Geschichte, und das was verborgen bleibt, erzählt der Vorführer. Das erlebt der Besucher – er kann das Öl riechen, den Lärm der Räder hören und erinnert sich gleich an die Geschichten vom Großvater, der womöglich mit genau so einer Lok durch die Gegend sauste oder zumindest davon berichtete. Museumsbesucher werden schon durch die Bewegung angesprochen, sie meinen den Dampf zu sehen, was die Vermittlung der Technik erleichtert. Diese Zusammenhänge zu erkennen, kann eine aufgeschnittene Lokomotive ermöglichen, weil sie uns, im Gegensatz zu Modellen und medialen Präsentationen, ein Stück der Vergangenheit in ihrer »wirklichen Form« zu zeigen scheint. Wir finden durch die Emotionalität, die geweckt wird, leichter Zugang zu Objekten und ihrer Funktionsweise. Wird Vermittlungsarbeit durch Originale im Museum besser und verständlicher gemacht? Kann eine Nostalgiefahrt mit einem zusammengefügten Zug, bestehend aus einer Dampflokomotive und Waggons, die in dieser Zusammenstellung nie gemeinsam gefahren sind, etwas vermitteln? Es wurde in der Geschichte der Eisenbahn viel Wert auf die Erhaltung der Lokomotiven gelegt, selten hat man sich mit gleicher Leidenschaft um die Waggons gekümmert. Die großen rauchenden Maschinen als Symbol von Kraft und Geschwindigkeit werden noch immer in so manchen Eisenbahnvereinen an Familienwochenenden vorgeführt. Sie werden mit viel Stolz angeheizt, der Lokführer trägt eine alte Uniform, es wird viel fotografiert und über alte Zeiten gesprochen.

Da wird versucht, dem Reisenden das Erlebnis Eisenbahn am Führerstand »live« näherzubringen. Aber das Reiseerlebnis resultiert doch nicht daraus, welche Lok den Zug zieht, sondern daraus, auf welcher Bank man im Waggon sitzt und in welcher Geschwindigkeit die Landschaft am Fenster vorbeizieht. Hier ist die Rede von Emotionen, die Technik und die Funktionsweise bleibt unter der Blechverkleidung, im Kessel, der Rauch- und Heizkammer verborgen. Also freuen wir uns, dass wir eine »Schnittlok« besitzen, die einen Blick ins Innere gestattet. Denn hier werden Emotionen geweckt: Erinnerungen an den Museumsbesuch in der Kindheit, die eigene Modelleisenbahn und die kindliche Neugierde, wie denn das funktioniert, und dann die Geschichten, die man sich über die Eisenbahn erzählte. Einmal damit in Berührung gekommen, ist man »Abonnent«, und einmal an solchen Gesprächen teilgenommen, macht süchtig. Auch wenn man mit einer Dampflokomotive fährt, wird die Geschichte nicht zur Gegenwart. Die Strecken haben sich verändert, Leute kleiden sich, reden und reisen anders wie vor 150 Jahren, und die Dampflokomotive ist keine Zeitmaschine, die uns das alles zurückholen kann. In beiden Fällen – egal ob man sich eine aufgeschnittene Lokomotive im Museum anschaut oder mit einem Nostalgiezug auf einer Nebenstrecke fährt – wird es nicht gelingen, das »Damals« zum »Heute« zu machen. Die Vorführung und das dampfende Ross in der Landschaft haben aber beide ihre existenzielle Berechtigung. Unter den uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten wird jeder von einer anderen Zugangsweise angesprochen. Man kann sie nicht einzeln betrachten, untersuchen und unterstellen, dass das eine richtig und das andere falsch ist. Die Eisenbahn ist ein System, das man als Ganzes betrachten muss – mitsamt ihrer »Nostalgie«.

ICH BIN ZWISCHEN JUNI 1971 UND DEZEMBER 1972 MIT DAMPFLOKOMOTIVEN DER REIHE 93 UND 52 ALS HEIZER GEFAHREN. DER PLANBETRIEB WURDE IN SCHICHTEN AUFRECHTERHALTEN, WOBEI DER ARBEITSBEGINN JEWEILS VOM SCHICHTPLAN ABHÄNGIG SOWIE UNREGELMÄSSIG WAR UND DURCHSCHNITTlich ZEHN STUNDEN UMFASSTE. DIE LOKOMOTIVEN SELBST WAREN ETWA 20 STUNDEN IN BETRIEB.

DIE LOK WURDE ENTWEDER IM HEIZHAUS ODER FLIEGEND IN EINER STATION ÜBERNOMMEN. EINE PARTIE BESTAND AUS LOKFÜHRER UND HEIZER, DIE BEIDEN WAREN IMMER EIN TEAM. WENN MAN BEDENKT, DASS EIN GÜTERSCHNELLZUG AUF DER STRECKE HOHENAU-PRATERSTERN (CA. 50 KILOMETER) 4 TONNEN KOHLE UND 13-14 KUBIKMETER WASSER IN KNAPP 50 MINUTEN VERBRAUCHTE, KANN MAN SICH VORSTELLEN, DASS HIER EINIGES UMGESETZT WERDEN MUSSTE. DAS IST HARTE KÖRPERLICHE ARBEIT.

Alfred Zupanac

